EX LIBRIS
THIS TOO WILL PASS.
HENRICI
FREDERICI
HATH.

lon-LAC 250

294 Nouveau Système d'Enrênement B.S.G.D.G. servant a dresser, diriger, dominer les chevaux les plus difficiles, par M. **J.-B. Lachaume.** "Fiat Lux." Deuxième Edition. Paris. 1860.

8vo. 22 pp. 1 illustration. M., $9\frac{3}{8}$ in. by 6 in.

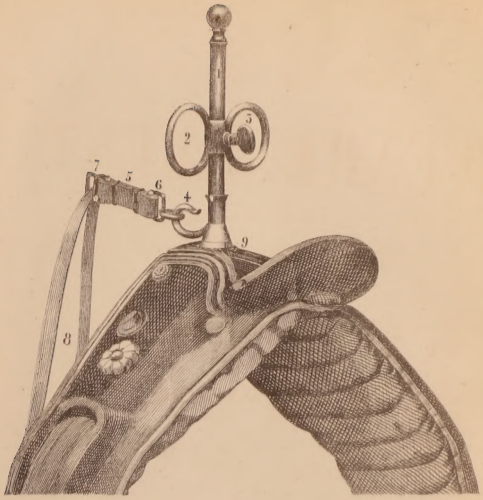
NOUVEAU SYSTÈME

D'ENRÊNEMENT

POUR LES

CHEVAUX DE VOITURE ET DE SELLE

Rennes. — Imprimerie et lithographie SAUZON, rue Impériale, 70.



1 Tige en métal.
2 Anneaux liés par une douille glissant sur la tige et recevant les rênes.
3 Vis de pression.
4 Crochet.
5 Ressort en caoutchouc.
6 Armure le fixant au crochet.
7 Armure le rattachant au filet.
8 Filet.
9 Sellette supportant la tige.

Roanne, lithographie Sauron.

NOUVEAU SYSTÈME

D'ENRÊNEMENT

B. S. G. D. G.

SERVANT A DRESSER, DIRIGER, DOMINER

LES

CHEVAUX LES PLUS DIFFICILES

PAR

M. J.-B. LACHAUME

Fiat lux.

—

DEUXIÈME ÉDITION

PARIS

CHEZ DENTU, LIBRAIRE-ÉDITEUR

PALAIS-ROYAL, 15, GALERIE D'ORLÉANS

1860

AVANT-PROPOS. — DÉDICACE

Sic non-nou vobis, mellificatis apes.

La loi qui régit les brevets d'invention fait à l'inventeur une position exceptionnelle et difficile.

Elle semble moins lui accorder un privilége que lui disputer son droit de propriété.

On dirait qu'elle prend à tâche d'ajouter son intervention aux autres difficultés pour réaliser le dicton populaire : *Jamais invention n'a enrichi son auteur.*

Ainsi, l'inventeur ne peut profiter exclusivement des avantages attachés à ses découvertes que pendant un temps limité et presque toujours insuffisant (quinze ans au plus). Il est assujéti, pour jouir de cette apparente faveur, à payer des annuités d'un chiffre élevé (cent francs). Il est frappé de déchéance, et cela sans avertissement préalable, si ces annuités ne sont pas versées dans les caisses du Trésor, au jour et à l'heure dits ; s'il laisse s'écouler deux années sans exploiter son brevet ; s'il fait fabriquer à l'étranger, séduit par le bénéfice qu'il y trouve. Enfin, il ne possède la faculté de transmettre son droit qu'à condition d'acquitter intégralement et d'un seul coup toutes les annuités, ce qui rend cette transmission à peu près impossible.

Si donc il est pauvre, ce qui arrive souvent, s'il a épuisé ses faibles ressources dans sa création et qu'il soit dans l'impossibilité de satisfaire aux exigences du fisc, il a la douleur de voir une découverte qui lui a coûté tant de sacrifices, sur laquelle il comptait pour assurer son bien-être et celui de sa famille, lui échapper, tomber gratuitement dans le domaine public et en enrichir d'autres, lorsqu'il vit lui-même dans un état misérable.

Rien ne justifie ce rigorisme de la loi ; au contraire, tout le condamne, tout le repousse.

Certes, l'inventeur, par les services qu'il rend à son pays, a droit à plus de ménagement. N'est-il pas la

cheville ouvrière de l'industrie, source évidente de toute prospérité ?

La loi belge est plus libérale et moins fiscale que la loi française ; elle a subi l'épreuve du temps, qui en a démontré les avantages : pourquoi ne pas en adopter les sages dispositions ? Ce qui est bien en Belgique ne saurait être mauvais en France. Mieux encore : pourquoi ne pas mettre l'invention sur le même pied que la propriété artistique et la propriété littéraire qui, l'une et l'autre, ont été émancipées ?

Il n'y aurait aucun inconvénient à le faire ; toute objection sérieuse disparaîtrait, l'intérêt général et l'intérêt particulier seraient conciliés, *pourvu que l'Etat se réservât la faculté de lui appliquer l'expropriation forcée pour cause d'utilité publique.*

Une telle réforme serait un acte de haute justice.

Cette réforme opérée, la condition de l'inventeur serait sans doute meilleure, mais toutes les difficultés seraient loin d'être aplanies devant lui. Il lui resterait encore à lutter contre la routine, contre la sottise, sœur germaine de l'ignorance, contre la fraude et la mauvaise foi, contre la jalousie et l'indifférence, ennemies nées et déclarées de toute innovation, sous les coups desquelles il succombe inévitablement, sans le secours d'une haute protection.

Pénétré de cette conviction après bien des épreuves, reconnaissant qu'il ne suffit pas d'avoir raison pour

arriver au succès, j'ai cherché, mais vainement, cet appui tutélaire. Eh bien, puisqu'il me fait défaut, je me voue au hasard, cette divinité du faible, ce grand dominateur du monde qui emprunte des formes si diverses pour accomplir ses desseins.

O hasard, seconde-moi ! aide-moi à propager quelques vérités que je crois utiles ! Mon appel entendu, comment et par qui manifesteras-tu tes intentions bienveillantes ? Seras-tu l'homme providentiel, le génie puissant qui préside aux destinées de la France, dont l'influence bienfaisante est appelée à régénérer les sociétés modernes ? Seras-tu son auguste compagne dont la beauté, unie à la grâce, à l'esprit et à la bonté, captive tous les cœurs ?

O hasard ! je m'abandonne à toi, songe que tu me dois plus d'une réparation ; accepte la dédicace que je t'offre et de ma très modeste invention et de la brochure explicative qui en est la conséquence.

Mâcon, le 1er septembre 1860.

J.-B. LACHAUME, avocat.

NOUVEAU SYSTÈME

D'ENRÊNEMENT

POUR LES

CHEVAUX DE VOITURE & DE SELLE

Fiat lux.

Le cheval est, pour l'homme, un auxiliaire utile et agréable ; mais les services qu'il rend, les jouissances qu'il donne ne sont pas exempts de dangers.

De là cette quantité innombrable d'inventions qui toutes se croient et se disent en possession des moyens de conjurer les suites funestes du mauvais vouloir auquel, sans exception et pour des causes diverses, il est fréquemment sujet.

Nous allons indiquer et décrire sommairement les plus importantes, celles qui contiennent pour ainsi dire en germe toutes les autres, afin de mettre par la comparaison nos idées plus en relief.

— Ce sont les différents systèmes de dételage qui offrent la possibilité de séparer brusquement le cheval emporté de la voiture à laquelle il est attelé, manœuvre qui ne peut s'effectuer sans de graves inconvénients ;

— C'est le frein articulaire de M. Frankel, espèce de jarretières ou d'entraves placées au-dessus des genoux du cheval et disposées de manière à empêcher la projection des jambes en avant ;

— C'est la bride Monier, qui tend à contrarier l'action du cheval, à la rendre impossible, en comprimant la colonne vertébrale dans le sens longitudinal, au moyen d'une façon de mouffle agissant en sens inverse sur une muserolle et la croupière dont le culeron à bord tranchant nous paraît devoir renverser la queue avec douleur ;

— C'est l'hippo-lasso de MM. Rabe et Lunel, qui se compose d'une bricole, portant à chacune de ses extrémités une boucle à rouleau, et d'une avaloire avec ses courroies de reculement, lesquelles (bricole et avaloire), suspendues sur le dos du cheval, descendues, la bricole sur ses bras, l'avaloire sur ses jambes, sont serrées et rapprochées par les courroies de reculement passant dans les boucles à rouleau de la bricole, à l'effet de l'intimider, en menaçant son aplomb, son équilibre naturels, par le rassemblement, sous le ventre, des membres qui soutiennent le corps ;

— C'est la bride sans embouchure ni gourmette de M. Pérare, qui prétend maîtriser le cheval le plus fougueux avec une simple muserolle dont, toutefois, il juge prudent d'assurer les effets en lui adjoignant un frein de sûreté, arc de cercle en laiton avec lequel il presse

la partie inférieure des naseaux dans les moments critiques ;

— Ce sont les mors compresseurs de MM. Blandin et Allier qui, pour arrêter un cheval emporté, s'efforcent de le priver de la faculté de respirer, en lui comprimant les naseaux avec des ailes mobiles tournant sur les branches.

— M. Rufener, médecin-vétérinaire à Fribourg, a pensé qu'il suffit, pour obtenir ce résultat, de couvrir les yeux du cheval avec de petits rideaux adaptés au frontal.

— Nous citerons enfin la nasière du comte de Strada, imitation des mors compresseurs Blandin et Allier, et la bride Zigles, qui procède par voie de strangulation, modifiée par M. Léon, dresseur à juste titre renommé.

Tous ces appareils sont mis en jeu par des rênes spéciales en cordes ou en cuir. Ils sont d'un entretien difficile, et compliquent le harnais dont ils augmentent considérablement le prix sans réaliser, dit-on, leurs promesses.

Le nouveau système d'enrênement que nous cherchons à faire prévaloir se présente dans des conditions différentes ; il est d'une simplicité à faire douter de son efficacité, et cependant il répond à toutes les exigences. Il sert à dresser, à diriger, à dominer le cheval, à le soutenir quand il est faible ou fatigué de son devant après une longue course ; il régularise l'action de la main,

la rend plus puissante, plus rapide, plus légère, moins brutale.

Tous ces avantages sont obtenus sans emploi de rênes spéciales, au moyen de quelques modifications apportées au harnais ordinaire, lesquelles, conséquence immédiate des enseignements donnés par les maitres en matière de dressage, sont commandées par les lois statiques du cheval, ce que nous allons essayer de démontrer.

Tous les mouvements du cheval s'effectuent dans quatre directions différentes : il avance, ou il recule en suivant une ligne droite, il tourne à droite ou à gauche en décrivant un arc de cercle. Ces mouvements se combinent pour se prêter un mutuel appui et favoriser toutes les évolutions.

Le cheval déplace, pour se mouvoir, son centre de gravité oscillant sur les membres, portant le poids du corps. Sa tête et son encolure lui sont, dans cette opération, d'une grande utilité ; il s'en sert comme d'un balancier pour s'équilibrer, comme d'un gouvernail pour se diriger.

Veut-il aller en avant? il projette son arrière-main sur son avant-main : c'est le contraire qui a lieu, quand il ralentit sa marche, s'arrête, rétrograde.

Ces lois de locomotion auxquelles le cheval en liberté est soumis, hors desquelles il ne peut faire un pas, sont, à plus forte raison, celles auxquelles il doit obéir, quand

il est attelé, monté, subordonné à la volonté de l'homme. Seulement, alors, gêné dans ses allures naturelles par l'étreinte du harnais et par l'opposition du fardeau, contrarié par l'obligation difficile de mettre sa volonté d'accord avec celle de son guide, il perd une partie de son assurance et de son adresse, il mesure mal ses efforts, il hésite souvent, il cherche quelquefois à se soustraire à la contrainte qui lui est imposée, et ses hésitations, ses résistances sont d'autant plus fortes, qu'il marche avec un poids nouveau sur un terrain inconnu, avec lesquels il n'a pas eu le temps de se mettre en rapport pour s'équilibrer.

Il y a donc nécessité de recourir à des moyens artificiels pour ramener, autant que possible, le cheval à son état normal, et le décider, le forcer même à la soumission et à l'action.

On emploie, à cette fin, la voix (appel de la langue), le fouet, la cravache, l'éperon, etc., qui stimulent ou corrigent, et l'enrênement qui détermine l'arrêt, la direction, la vivacité de l'action communiquée de manière à former les allures : le pas, le trot, le galop.

On le voit, l'enrênement, dont nous allons nous occuper exclusivement, est une chose très essentielle, qu'il importe de placer dans les conditions les plus favorables.

Les parties principales de l'enrênement sont : le mors, dont les branches sont des bras de levier, et sa gourmette, les montants ou porte-mors, les rênes, prolon-

gement des branches, dont l'appendice indispensable est le filet ayant pour complément les panurges et la martingale avec lesquelles il se coordonne pour régler le port de la tête.

La puissance du mors, dont toutes les parties doivent être parfaitement jointes et polies, est en raison du diamètre de la partie du canon appelée talon, — de la hauteur de la liberté de langue, — de la longueur de la partie des branches inférieure au canon, — de la position et de la ténuité plus ou moins prononcée de la gourmette, — du port de la tête, — d'un appui rationnel donné aux rênes et au filet, du soin qu'on prend d'éviter, comme point d'appui, les anneaux d'attel attachés au collier dont l'agitation et la position sur le col s'opposent à l'efficacité de leur action.

Le degré de puissance qu'il est à propos de donner au mors doit être calculé et varier non seulement d'après l'état et la configuration de la bouche, mais encore d'après la structure plus ou moins parfaite du cheval, d'après son énergie, d'après sa vivacité.

De tous les mors, dont le nombre est infini, ceux qui semblent se prêter le mieux à toutes les combinaisons sont le mors simple, à canon brisé dans le milieu, considéré comme la plus douce des embouchures; — le mors à trompe ayant le canon d'une seule pièce, légèrement courbé à angle obtus, qui est le plus dur de tous; — le mors à gorge de pigeon, ou liberté de langue, qui est

avec raison le plus usité et réputé le meilleur, quand ses branches droites à l'anglaise et la liberté de langue sont perpendiculaires au canon qui doit toujours être parfaitement cylindrique.

L'expérience a démontré, précisant en chiffres les proportions des différentes pièces d'un mors ordinaire pour un cheval de bonne conformation, qu'il était convenable de donner au canon 18 millimètres de diamètre, — à la liberté de langue 25 millimètres d'élévation, — aux branches 7 centimètres au-dessus du canon, 14 centimètres au-dessous, — que la longueur du canon devait être de 42 millimètres du banquet à la naissance de la liberté de langue, pour que la lèvre du cheval fût exactement renfermée sans laisser voir l'embouchure qui, dans tous les cas, ne doit déborder que de 2 à 3 millimètres.

Mais il ne suffit pas d'avoir un mors bien approprié aux différentes exigences, il faut encore qu'il soit bien ajusté. Le talon du mors doit porter sur les barres à un doigt d'épaisseur du crochet de la mâchoire inférieure, autrement il meurtrirait les lèvres ; à un demi-doigt d'épaisseur de la liberté de langue, pour ne blesser ni les barres ni la langue : la gourmette, portant à plat exactement au-dessous de l'os de la barbe, assure son action.

Ce n'est pas tout : il a été reconnu que le mors n'a d'effet utile et complet qu'autant que le cheval tient la

tête à une certaine élévation, la partie des barres, sur laquelle il agit, au niveau d'une ligne horizontale traversant le centre de gravité placé à peu près vers le tiers supérieur de la poitrine.

On obtient cette pose, dans laquelle le cheval est disposé à recevoir le commandement des rênes, en le soumettant aux exercices d'assouplissement, de flexion, d'affaissement de l'encolure, de ramené, en un mot, de mise en main.

Mais on ne peut compter sur la main seule pour maintenir le cheval sortant de dressage, dans les habitudes qu'on a cherché à lui inculquer.

Suspendue et mobile, la main déroute son intelligence et sa bonne volonté; en effet, elle se fatigue à la longue, perd son tact et sa précision : avançant ou reculant sans mesure, se tenant trop haut ou trop bas, elle le force à porter la tête contrairement aux leçons qu'il a reçues.

On supplée à cette insuffisance de la main en fixant le filet judicieusement tendu et combiné avec les panurges et la martingale au point de conjonction de l'avant-main et de l'arrière-main, où il est retenu pendant les leçons d'assouplissement, puis on a soin de rendre à l'encolure la liberté de mouvement que cette fixité et la rigidité du cuir lui enlèvent, au moyen d'un petit ressort en métal ou en caoutchouc ajusté au filet.

A la faveur de ces dispositions, le cheval, cherchant à

éviter le contact trop immédiat du fer de mors, obstacle permanent, rejette sa tête en arrière, la porte de lui-même à la hauteur voulue, sans qu'on soit obligé de l'y contraindre, au grand préjudice de sa bouche, par l'emploi soutenu des rênes et du filet; et, bien que rêné de près, il satisfait sans peine aux efforts qu'on exige de lui.

Le filet à point fixe et en cuir rigide n'est point une nouveauté, il existe depuis longtemps; mais sa véritable destination n'étant pas comprise, les uns s'en servent avec peu de discernement, les autres, le déclarant inutile et même nuisible, le suppriment.

Nous espérons que les explications que nous venons de donner, que la *modification élastique* que nous lui avons apportée, le réhabiliteront dans l'opinion, et rendront facile la tâche que nous nous sommes imposée de le faire appliquer même au cheval de selle.

Après avoir indiqué l'usage et l'utilité du filet, il nous reste à faire connaître dans quelles conditions les rênes fonctionnent le plus rationnellement.

Les rênes sont destinées à transmettre au cheval la volonté de celui qui le guide; elles le forcent à opérer sur son centre de gravité, sur son encolure, sur sa colonne vertébrale, comme il le ferait de son propre mouvement, étant en liberté, et qu'il voulût de lui-même tourner à droite ou à gauche, s'arrêter, régler son allure.

Mais pour que cette transmission soit efficace, complète, instantanée, conforme aux prescriptions de la science et de la nature, il faut aux rênes, qui sont un supplément de bras de levier, un point d'appui toujours constant ; il leur faut un point d'appui unique, car leur action étant alternative ou simultanée, il importe de la concentrer, afin d'en faire rayonner les intentions comme d'un foyer représentant une main exercée. Ce point d'appui doit, en outre, être mobile, mais susceptible d'être fixé à une hauteur convenable au-dessus du garrot, et reposer sur la colonne vertébrale, à peu près sur la ligne séparative de l'avant-main et de l'arrière-main. Ainsi ordonnés, les rênes et le filet seront suffisants pour maîtriser, à peu de frais et sans complication, le cheval le plus fougueux, si d'ailleurs on tient compte de nos recommandations relatives au choix et à l'ajustement du mors.

Nos idées ont été réalisées de la manière suivante :

On supprime les clefs et le crochet ordinaires de la sellette ou du mantelet du cheval de voiture ; on les remplace par une tige en métal portant à sa base un crochet, laquelle est fixée au mantelet ou à la sellette, de la même manière que le crochet supprimé.

Au-dessus du nouveau crochet, se meuvent de bas en haut, *et vice versâ*, deux anneaux en métal, soudés à une douille qui est traversée par la tige.

Ces deux anneaux sont destinés à recevoir les rênes

ou guides, qui sont un supplément de bras de levier, auxquelles ils servent de point d'appui et de régulateur.

Ce crochet est quelquefois séparé de la tige, selon les exigences, pour être, dans ce cas, rattaché aux deux anneaux dont il partage la mobilité.

Ces deux anneaux peuvent être arrêtés, dans leur course perpendiculaire, au moyen d'une vis de pression placée derrière la douille; dans leur jeu circulaire, par un léger aplatissement de la tige en métal correspondant à un pareil aplatissement de l'intérieur de la douille. On peut obtenir le même résultat, en donnant la forme elliptique soit à la tige, soit à l'intérieur de la douille.

Dans ce dernier cas, on a la possibilité d'enrouler autour de la tige en métal, au-dessus ou au-dessous des anneaux, ce qui dépend de la position plus ou moins élevée du siége de la voiture, un ressort contourné en spirale laissant au cheval la faculté de se rendre la main, si la main du cocher est immobile, si d'ailleurs la vis de pression n'étant pas serrée, ne gêne pas les deux anneaux dans leur course perpendiculaire, et cela sous la pression des rênes ou guides obéissant à l'action de la tête du cheval.

Quand il s'agit d'attelage à quatre, deux autres anneaux fixés au sommet de la tige remplacent le bouton qui la termine d'ordinaire et y figure par manière d'ornement.

Un ressort en caoutchouc, ayant à chacune de ses extrémités une petite armure en métal, se lie, par cette armure, d'un côté, au crochet, et reçoit, de l'autre, le filet : le même ressort s'utilise pareillement en panurges.

Ce ressort laisse subsister par son élasticité tous les avantages du filet à point fixe, tout en faisant disparaître les inconvénients qu'il comporte. Il est facile d'appliquer aux chevaux de selle le filet élastique à point fixe et la clef de mantelet. Il suffit, pour cela, d'adapter au pommeau de la selle un crochet et une lanière en cuir qui puisse s'allonger ou se raccourcir à volonté, et avec laquelle les deux anneaux puissent monter ou descendre, comme ils le feraient sur la tige en métal.

Cette combinaison rendrait de grands services, employée dans la cavalerie et l'artillerie ; car elle suppléerait à l'absence de la main et au défaut d'attention du cavalier pendant les charges et les manœuvres.

L'appareil décrit ci-dessus a figuré à l'exposition de Dijon. Voici en quels termes il a été apprécié par M. Sangnier, ingénieur-mécanicien, directeur, à Dijon, de l'atelier des machines du chemin de fer de Paris à Lyon, inventeur de la locomotive dite *crampton*, et président, à Paris, du comité des inventeurs :

« Pendant le cours de notre exposition, j'ai été délégué par la commission d'exécution pour expérimenter une nouvelle clef de mantelet, dite clef-jumelle,

exposée sous le n° 2117 bis, dans la 14e classe, 4e section.

» Cette expérience, qui a eu lieu sous les yeux de MM. Besson, maître sellier-carrossier, Daniel, ancien marchand de chevaux, et Bodier, professeur d'hippiatrique et d'équitation, a donné des résultats satisfaisants.

» Cette clef, formant appui dans le harnais de cabriolet ou de carrosse, ainsi que le filet à prolongement élastique sont deux innovations d'un bon effet : la clef donne de la force pour maîtriser le cheval le plus fougueux, et, combinée avec le filet élastique, sa bouche n'a point à en souffrir. Ce système, qui n'offre aucune complication dans le harnachement, augmente la sécurité du conducteur ; car tout cheval, malgré son mauvais vouloir, est réduit par ce levier, aussi doux qu'il est puissant. Enfin, les guides se trouvant élevées sur le garrot, donnent de la grâce au cheval, et ne peuvent en aucune façon être prises dans les boucles du harnais, ni enveloppées, comme il arrive quelquefois, par la queue du cheval.

» En un mot, ce système résume l'élégance et la sécurité dans la conduite des chevaux. C'est donc avec satisfaction que je le verrai prévaloir sur les systèmes présentés jusqu'à ce jour. »

Nous ajouterons, pour terminer, que, depuis plus de douze mois, il est employé aux Brotteaux, avenue de Créqui, à Lyon, dans la maison de dressage de M. Jean Kulimcamp qui, l'ayant essayé sur un grand nombre de chevaux difficiles, déclare lui reconnaître tous les

avantages que nous lui avons attribués et lui devoir une grande partie de ses succès.

L'opinion de M. Jean, qui est partagée par beaucoup d'autres expérimentateurs dont nous omettons les noms, pour abréger, mérite d'être prise en considération, car il jouit avec raison d'un très grand renom d'habileté dans la spécialité du dressage.

Nota. — On se procure, à peu de frais, ce Système d'enrênement, qui s'applique aux harnais vieux comme aux harnais neufs, chez M. Loiseau, éperonnier, fournisseur de l'Empereur, rue de Lille, 50, à Paris, et chez tous les selliers de France.